ESCOBEDO

In tema di ritardi ferroviari

1895

Gennaro Escobedo

Suprema Corte di Cassazione

IN TEMA DI RITARDI FERROVIARI

Svolgimento dei motivi del Ricorso

IN FAVORE DELLA

Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia

Rappresentata dal Dirett. Gener. Comm. Gaspare Mazza

ROMA

Tip. Erede Battisti Circo Agonale N.

1895

Suprema Corte di Cassazione

IN TEMA DI RITARDI FERROVIARI

Svolgimento dei motivi del Ricorso

IN FAVORE DELLA

Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia

Rappresentata dal Dirett. Gener. Comm. Gaspare Mazza

FATTO

Il Pretore di Caltanisetta con due distinte sentenze in data del 27 Agosto 1894 condannava la Società delle Ferrovie Sicule nella persona del suo Direttore generale a Lire 200 di multa rispettivamente per due pretese contravvenzioni agli art. 42 e 58 del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell' esercizio delle Strade ferrate approvato con decreto Reale 31 Ottobre 1873. I fatti che il Pretore credè di colpire, applicando le citate disposizioni di legge, sarebbero consistiti in

due distinti ritardi del treno 21 Catania-Caltanisetta. Infatti nel 3 Febbraio 1894 il detto treno misto arrivò con 49 minuti di ritardo, cioè con 4 minuti di ritardo oltre il limite di tolleranza consentito pei treni misti dal n. 4 dell'art. 58 del citato regolamento. Nel 31 Luglio 1891 il medesimo treno 21 arrivò con un ritardo di minuti 53, cioè di minuti 8 in più della concessa tolleranza.

È da notare però che tali ritardi si sono dovuti al tempo perduto per aspettare l' arrivo dei convogli coi quali dovevano aver luogo coincidenze. Infatti il treno 21 perdette, nel 3 febbraio, 18 minuti alla stazione di Muglia per aspettare il treno 10 ed altri 4 minuti perdette a Leonforte per attendere il treno 12, sicchè, per attendere la coincidenza con altri convogli, perdette in tutto 59 minuti e potè arrivare con 49 minuti di ritardo solo perchè durante la corsa ricuperò parte del tempo perduto. Il medesimo treno poi si trovò in ritardo il 31 Luglio perchè alla stazione di Gerbini dovette aspettare per 11 minuti la coincidenza col treno 10 ed alla stazione di Leonforte dovè aspettare 24 minuti l'altro treno n. 12.

Ciò non ostante il Pretore di Caltanisetta, con distinte sentenze confermate dal Tribunale di Caltanisetta l'8 novembre 1894, condannava la Societá delle ferrovie Sicule, e per essa il suo Direttore, a L. 200 di multa per ciascuna delle contravvenzioni.

Contro questa sentenza la Società suddetta, e per essa il suo Direttore, interpose ricorso a questa Corte Suprema pei mezzi che seguono.

MOTIVO I.

Violazione dell'art. 44 del Regolamento 31 Ottobre 1873 per la polizia sicurezza e regolarità dell'Esercizio delle strade ferrate.

L'art. 44 dell' indicato regolamento così si esprime: *Nello stabilire la misura del ritardo, per l' applicazione delle multe, non si terrà conto del tempo perduto per aspettare l'arrivo dei convogli coi quali devono aver luogo coincidenze.*

In base a quest'articolo, la Società delle ferrovie Sicule doveva andare assoluta dalla fattale imputazione, in quanto che, ove per stabilire la misura del ritardo, si fosse tenuto conto del tempo perduto per aspettare le coincidenze, il treno n. 21 non si sarebbe trovato in ritardo, nè il 3 febbraio, nè il 21 luglio, che anzi sarebbe giunto assai prima che fossero decorsi i 45 minuti di tolleranza oltre l'orario consentiti dal regolamento pei treni misti.

Tanto il Pretore che il Tribunale di Caltanisetta ciò ammisero in fatto; ma in diritto negarono che l'articolo 44 del regolamento fosse applicabile: per la ragione che, a giudizio del Tribunale, non si tienconto del tempo perduto por aspettare l'arrivo dei convogli coi quali devono aver luogo coincidenze, solo quando queste abbiano luogo con treni della medesima rete che dipendono dalla medesima Direzione. Osservò il Tribunale che, « se fosse altrimenti, il disposto del prece-

dente art. 42, per cui ogni ritardo è soggetto alle penalità stabilite, quando non provenga da causa di forza maggiore debitamente giustificata, sarebbe facilmente violato e messo in non cale, ogni qualvolta vi fosse ritardo di treni in coincidenza della rete stessa e per qualsiasi causa fosse questo avvenuto, lo che è troppo contradditorio e quindi non può essere stato dalla legge voluto.«

Ma contradditorio invece e vuoto di contenuto pare a noi il ragionamento del Tribunale. Esso afferma che, ammettendo l'interpretazione, che chiaramente del resto risulta dall'art. 44 del regolamento in discorso, qualunque ritardo, per qualunque causa avvenuto, dei treni in coincidenza della rete stessa sarebbe giustificato. Ma invece l'art. 44 dice che il ritardo è giustificato, non quando avviene *per qualsiasi causa* fra i treni in coincidenza della rete stessa, ma quando avviene a cagione del tempo perduto per aspettare l' arrivo dei convogli coi quali devono aver luogo coincidenze. È evidente che il Tribunale ha frainteso il significato stesso materiale dell'art. 44, che male si ricusò di applicare alla soggetta materia.

La verità è che le coincidenze si devono necessariamente aspettare, sia perchè non si possono lasciare i viaggiatori nelle stazioni, mettendoli nella impossibilità di potersi servire degli altri treni che vanno per destinazioni diverse ; sia perchè, non aspettando le coincidenze, i treni s'incontrerebbero sulla linea.

Ma non ci pare veramente il caso di discutere

lo spirito della legge, quando ne è così chiara la lettera. *Ubi in lege nulla ambiguitas est, non debet admitti voluntatis quaestio.* L'art. 44 non distingue fra i treni appartenenti a una medesima rete e quelli appartenenti a reti diverse; tanto più che le coincidenze sogliono per lo più verificarsi fra i treni che appartengono alla medesima rete. Limitare l'applicazione dell'art. 44 alle sole coincidenze fra treni dipendenti da reti diverse significa restringerne arbitrariamente la portata e l'estensione, riducendola ai più stretti confini e falsando interamente il significato dell'articolo. Ma, in contrario, sono sempre veri gli antichi adagi: « *ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus; flagitium est legi adiungere quod ipsa lex non exigit*

MOTIVO II.

Violazione dell'art. 42 del regolamento 31 Ottobre 1873.

Il Tribunale doveva ritenere che i ritardi del 3 febbraio e del 31 luglio del treno 21 fossero dovuti a casi di forza maggiore debitamente giustificati. Infatti fu gravissimo l'errore del Tribunale, consistente nell'aver creduto che non debbano comprendersi tra i casi di forza maggiore i rallentamenti per urgenti riparazioni sulla strada a causa di frane o d'altri motivi, e gli slittamenti.

Ciascuno comprende che, se avviene una frana che

danneggia l'argine stradale, è inevitabile necessità rallentare la corsa. Ed in Sicilia molte lince attraversano terreni franosi. Dicasi lo stesso per gli slittamenti. Il Tribunale, non rendendosi ragione delle sue affermazioni, ritenne che gli slittamenti derivano dalla pesantezza dei treni e dalla mancanza di personale. È però palese l'equivoco in cui esso è caduto.

Per i treni sono stabilite le prestazioni, nè vi è prova che queste non siano state rispettate. Nulla ha poi a che fare l'accusa della mancanza del personale con gli slittamenti. Questi, come risulta anche dal significato tecnico della parola, derivano da un fatto che nessuno può impedire od evitare (vero caso di forza maggiore) perchè derivano dalla umidità delle rotaie, causata dalla brina e dalla pioggia, quale umidità impedisce che le ruote delle locomotive aderiscano alle rotaie.

A questo inconveniente si ripara in certo modo spargendo su esse rotaie della sabbia, ma lo spargimento richiede del tempo, e quindi i ritardi sono materialmente inevitabili e devono, come si è detto, attribuirsi a forza maggiore.

MOTIVO 3°

Violazione dell'art. 323 n. 3 C. P. P.

Fra i motivi d'appello prodotti contro la sentenza del Pretore nell'atto stesso della dichiarazione

d'appello eravi il quarto motivo, col quale si deduceva la nullità della citazione e la nullità quindi di tutti gli atti posteriori. Il Tribunale di Caltanisetta, giudicante in grado di appello, non rispose verbo nella sua sentenza a siffatto motivo.

MOTIVO 4°

Violazione dell'art. 58 del reg. 31 Ottobre 1873 in relazione all'art. 21 delle disposizioni per l'attuazione del Codice penale del 1890.

Non ci dilunghiamo su questo motivo che ci basterà accennare, lasciandone l'apprezzamento, che non può non essere favorevole, all'alto senno della Suprema Magistratura.

Dimostreremo più innanzi come le penalità stabilite dall'art. 58 del regolamento siano d'indole civile, e come, in ogni modo, di esse non ne possa rispondere la Società, Ente morale incorporeo, nè per essa il Direttore, al quale non potrà mai attribuirsi la mancata vigilanza, su cui, a norma dell'art. 60 Codice Pen., si basa la responsabilità della persona rivestita dell' autorità o incaricata della direzione o della vigilanza.

Diciamo, per ora e relativamente al presente mezzo, che, ove si volesse ammettere il carattere penale della multa comminata pel ritardo dei treni, questo fatto non potrebbe costituire tutt'al più che una contravvenzione,

non mai un delitto Infatti il citato art. 21 delle disposizioni per l'attuazione del nuovo Cod. Pen dispone che, per determinare se un reato preveduto nelle leggi, nei decreti, nei regolamenti nei trattati e nelle convenzioni internazionali sia un delitto ovvero una contravvenzione, non si deve aver riguardo alla pena, ma soltanto al carattere del reato, secondo la distinzione fatta nel Cod. Pen. fra delitti e contravvenzioni.

Ora, ammèsso pure che il ritardo di un treno costituisca contravvenzione d'indole penale, ne seguirebbe che non la pena della multa sarebbe applicabile al contravventore, bensì la pena dell' ammenda, la quale è la pena stabilita dal codice per le contravvenzioni. (Cod. Pen. art. 11). Non può applicarsi invero una pena, denominata multa, a un fatto contravvenzionale: perchè una tale pena, per le contravvenzioni, non esiste nel Codice.

MOTIVO 5°

Violazione degli articoli 1. 19. 45 e 60 del Cod. Pen., degli articoli 5. 42. 58. 60 e 61 del regolamento 31 Ottobre 1873, dell'articolo 57 del cegolamento approvato con regio decreto 17 Gennaio 1886 e del noto principio: « Peccata suos teneant autores ».

Il Pretore ed il Tribunale di Caltanisetta hanno ammesso la responsabilità penale della Società delle Ferrovie Sicule e per essa del suo Direttore. Con ciò non solo hanno contravvenuto ad uno dei prin-

cipî cardinali del diritto penale, che vieta si possano tradurre in giudizio altre persone che non siano le persone fisiche, individualmente responsabili delle loro azioni, non solo hanno ritenuta la responsabilità del Direttore delle Società Ferroviarie, senza provare che la contravvenzione potesse essere impedita dalla sua diligenza (Cod. Pen. art. 60), ma inoltre vennero in opinione diversa da quella che la Cassazione unica penale ebbe autorevolmente a manifestare, l' unica volta che la questione che ci occupa si presentò al suo esame, colla sentenza 9 Aprile 1892 ric. Massa Mattia, relatore Petrella « La Cassazione Unica, Volume 3°, colonna 601. »

In questa sentenza fu deciso che la responsabilità, che ai sensi dell'art. 5° del reg. del 31 ottobre 1873, le Società ferroviarie contraggono verso il Governo per tutte le trasgressioni ed irregolarità che si possono verificare nell' esercizio delle ferrovie, ha luogo e porta sempre alla condanna alla multa della Società, tanto nel caso che si possa procedere contro gli agenti ferroviarî autori del ritardo, quanto nel caso che questo sia il risultato di tanti parziali ritardi non imputabili a determinate persone. Però d'altra parte è logico ritenere, che la Società non ne possa rispondere che nella qualità di responsabile civile, perchè sarebbe impossibile far rispondere di contravvenzione una società anonima e sarebbe poi incomportevole sostituire ai soci il Direttore e fare a costui subire una pena, come a vero colpevole di una contravvenzione nè da lui commessa,

nè da lui voluta, nè da lui potuta impedire, quando nella legge espressamente non è scritto che esso Direttore debba penalmente rispondere della contravvenvione. Il Pubblico Ministero, rappresentato dall' allora Proc. Gen. Dei Bei, aveva invece con una elevata requisitoria concluso, perchè la Corte Suprema avesse ritenuto la natura civile e contrattuale delle multe pei ritardi dei treni.

Checchè sia di quest'altra questione, che esamineremo or ora, la tesi accolta nella citata sentenza della Corte Suprema non si può meglio illustrare che riportando le considerazioni alle quali il Supremo Collegio appoggiò la sua decisione; poco o nulla essendovi da aggiungere, su questo punto del nostro tema, a quanto in essa magistralmente fu esposto. Disse adunque il Supremo Collegio:

« Considerato su gli altri mezzi del ricorso che essi (e si è innanzi accennato) riguardano cui e come debba applicarsi la pena, e su ciò, osserva il Supremo Collegio, che anche qui la rigorosa applicazione di un principio generale di diritto meni la risoluzione dei quesiti.

La pena è inflitta al colpevole; si estende però ad altri se per ragioni vedute dal legislatore, egli così abbia dettato, e si estende nelle guise dallo stesso legislatore determinate.

Il regolamento del 1873 stabilisce essere contravvenzione il ritardo nell' arrivo dei treni (art. 53); ad esso applica la pena (art. 58); dice che ciascuno degli

impiegati ed agenti delle strade ferrate è responsabile nella propria sfera di azione dell' esatta esecuzione del regolamento (art. 4); dunque logicamente da tali premesse discende che gli impiegati ed agenti delle strade ferrate che sieno gli autori dei ritardi sono veri contravventori soggetti alla pena stabilita dal regolamento.

« Può avvenire, ed anche di sovente che (atteso il tempo di tolleranza pur dal regolamento determinato) il ritardo punibile sia il risultato di tanti ritardi parziali ciascun dei quali non costituisce preso per sè solo la contravvenzione, ma ciò nè distrugge la regola di diritto sopra cennata, nè distrugge il fatto complessivo e finale che è il ritardo.

« Ma il regolamento oltre ai ricordati articoli ha scritto anche l'art. 5 nel quale è detto « Le società sono responsabili verso il Governo per tutte le trasgressioni ed irregolarità che si possono verificare nello esercizio delle ferrovie »; per effetto di questa disposizione le società dunque rispondono anche esse e sempre altresì delle multe pei ritardi ferroviarî. Ma se da un canto questa responsabilità ha luogo per la società sempre e mena alla condanna alla multa, serbate le forme di rito, secondo i casi, tanto se si possa procedere contro gli agenti ferroviarî autori del ritardo, quanto se questo sia il risultato di tanti parziali ritardi non imputabili a determinate persone, è logico dall'altro canto, che non ne possa rispondere che nella qualità di responsabile civile, perchè sarebbe impossibile fare rispondere penalmente di una contravvenzione,

una società anonima, e sarebbe poi incomportevole sostituire ai socî il direttore, e fare a costui subire una pena come vero colpevole di una contravvenzione nè da lui commessa, né da lui voluta, nè da lui potuta impedire, quando nella legge espressamente non è scritto che debba della contravvenzione rispondere penalmente il Direttore.

« Nè in contrario si dica che, avendo l' art. 8 del regolamento fatto obbligo alle Direzioni ferroviarie di invigilare il personale, affinchè adempia con esattezza le proprie incombenze, abbia con ciò il Legislatore presupposto che la contravvenzione avvenne appunto perchè mancó la vigilanza; imperocchè, prescindendo da altre possibili osservazioni, basti notare che la obbiezione non mena alla conclusione alla quale vuole trarsi, perchè essa si risolve in questa, che cioè vi sarebbe nelle Direzioni la colpa in *non vigilando,* ma appunto *in eligendo o in vigilando* si trova la sorgente da cui, secondo il nostro patrio diritto civile, scaturisce la responsabilità civile, la quale senza esplicita dichiarazione legislativa non è lecito tramutare in responsabilità penale.

« E fuor di luogo e vanamente qui fatto è il ricordo che nei reati di creazione politica abbiano talvolta i Legislatori fatta eccezione alla regola fondamentale espressa nella L. 22 *de poenis* con le parole *peccata suos teneant auctores;* perchè niuno mette in dubbio il potere che ha il Legislatore, ma bisognava dimostrare che la eccezione egli fece nel regol. del 1873, ed in questo non è punto scritta.

« Indarno la si vorrebbe leggere implicita nel raffronto dell'art. 5 del Reg. con gli art. 290 L. lavori pubblici e 1153 C. C., dicendo che sarebbe stato inutile parlar di responsabilità nell'art. 5 se avesse voluto intendersi quella civile, perchè a questa già provvedono gli articoli ora citati, imperocchè primamente non è raro, anzi è frequente il caso che il legislatore ripeta in una legge speciale ciò che già aveva sanzionato con la legge generale, e la prova più splendida di ciò l'offrono proprio gli articoli citati, perchè la legge speciale nell'art. 290 L lavori pubblici ripete ciò che la legge generale aveva già detto nell'art. 1153 Cod. Civ.

« In secondo luogo si osserva che l'art. 5 del regolamento scritto per rimuovere qualsiasi questione e dubbio sulla responsabilità della Società, pur ripetendo il concetto dell'art. 1153 Cod. Civ. (come fino all'evidenza si scorge nella 1ª. parte) lo estende poi anche nella 2ª. cioè, altresì, alle semplici *irregolarità* nello esercizio delle ferrovie; ma da questo non é lecito correre fino al punto di ritenere che il legislatore abbia tramutata in PENALE, e con tutte le gravissime conseguenze, che una condanna di tale indole porta seco, una responsabilità che per un ente collettivo non è concepibile se non come responsabilità civile, e pel direttore rappresentante di detto ente, nel silenzio della legge, relativamente a lui, sarebbe una aperta violazione dei più elementari principii di giustizia.

« Non più salda è la obbiezione fatta in base all'art. 55 del regolamento perché l'analogia tra il proprietario che manca di affidare, come impone il rego-

lamento, ad appositi guardiani il bestiame che pascola in vicinanza alla ferrovia, e la società nei suoi rapporti cogli impiegati od agenti ferroviari che commettono ritardi di orario, è tutt'altro che dimostrata, anzi può ben dirsi che non esiste.

« Neppur grave riesce la considerazione che, ritenendo pei concetti di sopra svolti, l'agente ferroviario responsabile penalmente e la società tenuta come responsabile civile, si verrebbe al primo ad applicare, per un solo fatto, doppia pena, quella cioè della multa comminata dall'art. sopra citato del regolamento e quella disciplinare; e che per evitare questo sconcio debba applicarsi solamente alla società, e poi per essa al Direttore, imperocchè, astrazione fatta che non risulti mai essersi indicata quale sia la pena disciplinare applicabile allo agente ferroviario pel caso di ritardo di arrivo di treni, astrazion fatta che non sarebbe il primo caso che una contravvenzione fosse punita, oltre che con una multa da infliggersi dal giudice penale, anche con una pena disciplinare, il che in sostanza costituirebbe un'aggravamento di penalità, è a considerare che ben più repugnante sarebbe al principio di giustizia il francare da pena chi veramente commise il fatto per far questa scontare a chi del fatto è innocente; e ciò, si noti bene, quando a tale gravissima conclusione si debba giungere a forza di induzioni e non per espressa dichiarazione del legislatore.

« Dalle fatte considerazioni dunque discende che la società risponde in ogni caso delle multe con cui

sono puniti i ritardi di arrivo di convogli, ma in qualità di responsabile civile. »

Sarebbe irriverenza aggiungere altri ragionamenti onde dimostrare la irresponsabilità penale della Società ferroviaria e del suo Direttore, oltre a quelli così perspicuamente e nitidamente esposti nella Sentenza di questo supremo Collegio del 9 Aprile 1892. Ma non possiamo non rilevare a questo punto un brano della sentenza denunziata del Tribunale di Caltanisetta, il quale, nella più completa e deplorevole confusione d' idee, con ragionamenti veramente sbalorditoi ed aberranti da ogni retto senso giuridico, non sa determinare se la sua pronuncia costituisca, ovvero no, condanna penale della Società o del suo Direttore e se la multa, da esso inflitta alla Società, abbia carattere civile o penale.

Scrive il Tribunale di Caltanisetta nella denunziata sentenza: *nè si può dire inattendibile il giudizio penale ed ineseguibile la relativa sentenza di condanna contro la società dal momento che sono stabilite dal regolamento le penalità che la colpiscono per l' inadempimento dei suoi obblighi e certo non sarebbero state stabilite se non fosse stato possibile il giudizio per applicarle e farne eseguire le relative sentenze, non potendosi supporre disposizioni legislative e regolamentari che non si possano fare osservare. Nè in ispecie l' ineseguibilità della condanna si potrebbe desumere da che la multa alla quale fu condannata la Società non si può convertire in pena corporale per l' impossibilità di farla scontare ad un ente incorporale, avvegnachè sia impossi-*

bile che la Società delle Strade Ferrate sia in istato di insolvibilità ed oltre ai modi ordinarii di pagamenti un modo speciale se lo sia garentito il Governo coll'indicato articolo 61 del regolamento e **non abbia quindi a che fare al caso l'articolo 19 C. P. il quale in applicazione del principio che niuna pena debba essere stabilita dal legislatore, la quale non possa farsi eseguire, si riferisce unicamente alle persone fisiche là ove dispone che nel caso di insolvibilità del condannato la multa si converte in detenzione, ed il voler ritenere diversamente sia contradditorio, poichè la multa é una pena e quindi necessariamente debbesi ammettere lo svolgimento dell'azione penale per applicarla.** *Che, posta così in essere la responsabilità penale della Società, riesce inopportuno vedere se, in applicazione dell'articolo 60 C. P., sia anche personalmente passibile di pena il direttore Sig. Cappa,* **se il regolamento 31 ottobre 1873 disponga che il Direttore non possa essere passibile di pena e quindi per l'articolo 10 di detto Codice non gli si possa applicare l'indicata disposizione dell' articolo 60 e ciò tanto più debbe dirsi in quanto il giudizio fu realmente ed unicamonte promosso contro la Società (veggasi decreto di citazione) ed il Cappa citato a comparire e condannato lo fu unicamente quale suo direttore e non personalmente, ne' l'appellata sentenza si può intendere che contenga la condanna contro di lui altrimenti che quale rappresentante la Società »**

É difficile, o Eccellenze, di ripescare qualche concetto nell'abisso delle contraddizioni in cui è caduta, nel citato brano, la denunziata sentenza del Tribunale. Mentre essa ritiene la natura penale delle multe pel ritardo di treni, ammette pure che la sola società, non il direttore, ne dovrebbe esser responsabile, afferma che il Direttore debba soltanto funzionare in giudizio come rappresentante della società, ma che sul medesimo non cadano le conseguenze del giudizio stesso e le penalità irrogate in sentenza! Quindi (*mirabile dictu*) dichiara inapplicabile al caso l'art. 19 del C. P., che dispone sulla conversione della multa in detenzione; e, quel che sorpassa ogni limite, ritiene che il Direttore citato in giudizio non possa valersi della disposizione dell'art. 60 C. P., poichè egli direttore non c'entra per nulla, è un imputato fittizio e la vera imputata, la vera condannata è . . . . . . la Societá concessionaria !!!

Vien meno il coraggio di confutare simili stravaganti asserzioni che troverebbero posto, anzichè in una sentenza di giudici italiani del secolo decimonono, in qualche opera di alcuno fra i più oscuri legulei delle più tristi e barbare epoche medioevali.

Ritornando adesso in *più spirabil aere*, cioè alla magistrale sentenza di questo Supremo Collegio del 9 aprile 1892, noi facciamo plauso ad essa, in quanto ha ritenuto la irresponsabilità penale della Società e del Direttore, che la rappresenta; ma la soluzione pratica della questione non ne appaga ed un interno sentimento ne avverte che una soluzione più interamente perfetta e scevra

di qualunque dubbio o contradizione potrebbe darsi al proposto arduo quesito.

Certamente la questione ha fatto un gran passo innanzi colla sentenza di questo Supremo Collegio del 9 aprile 1892, che l'ha disviluppata dai legami, che la tenevano avvinta ad un concetto antigiuridico, antirazionale, e quasi prettamente medioevale. Ma noi crediamo che l'ultima meta non sia stata ancora raggiunta e che dal gran principio della personalità della responsabilità penale non si siano tratte quelle conseguenze logiche e giuridiche che nella soggetta materia logicamente dovevano derivare.

Invero colla sentenza 9 aprile 1892 di questa Corte Suprema fu ritenuto che la Società risponde in ogni caso delle multe, con cui sono puniti i ritardi nell'arrivo dei convogli, ma in qualità di responsabile civile; in ogni caso: cioè tanto se il ritardo sia dovuto all'opera di un solo agente, che penalmente ne deve rispondere, quanto (ed è ciò che avviene più di frequente) se il ritardo sia dovuto alla somma complessiva di tanti ritardi parziali cagionati da diverse impiegati ferroviari, nessuno dei quali ritardi ecceda il limite di tolleranza stabilito dal regolamento.

Un passo ancora, e la verità sarà, a nostro modesto avviso, raggiunta. Si sostituisca alla parola **responsabile civile** la parola **civile responsabilità,** si parli non di **Società civilmente responsabile** ma di **responsabilità civile della Società,** e dal principio sapientemente altra volta proclamato della personalità della responsabilità e della pena si dovrà infallantemen-

te discendere alla conseguenza della natura civile delle multe pecuniarie inflitte dal regolamento del 1873 pel ritardo dei treni.

E di vero, se è assurdo, di fronte ai sommi principii di ragione naturale e di diritto penale, il riconoscimento d'una responsabilità penale da parte di una Società o da parte di un Direttore per fatti che non vollero commettere, nè poterono impedire, non meno assurda è, ci si permetta affermarlo, di fronte agli incontrastabili principii del diritto positivo, la celebrazione di un giudizio penale a carico di una persona civilmente responsabile, quale si vorrebbe ritenere la Società ferroviaria, nel caso che, essendo dovuto il ritardo totale del treno alla somma di tanti parziali ritardi, manca l'imputato, anzi il reo non esiste.

È concorde oramai la dottrina e la giurisprudenza sul principio procedurale, per cui l'azione civile è pedissequa all'azione penale, in quanto ad essa intimamente si connette; onde, per comodità di procedura, torni spediente risolverle entrambe in un solo giudizio; ne segue che il giudice penale giudica dell'azione civile in quanto giudica della penale; ma, se questa vien meno, o per morte dell'imputato (art. 5. C. P. P.) o per sopravvenuta amnistia o per altra qualsiasi ragione, l'azione civile ritorna al suo giudice naturale, il giudice civile, essendo venuto meno quel legame coll'azione penale che da esso l'aveva distratta.

A tali principii essendosi conformata anche nella soggetta materia la giurisprudenza, la *Cassazione di*

Firenze con decisione *31 maggio 1876 ric. Amilhau* pronunziava:

« Che la responsabilità generica della Società « pel ritardo dei treni dipendente da fatto non suo « non può essere se non di natura puramente civile e la relativa azione esercibile davanti al giudice pe- « nale, soltanto in via sussidiaria all'azione penale contro il creduto colpevolo del ritardo. » E la Cassazione di *Napoli* nella famosa sentenza 3 febbraio 1888, est. *Ciollaro* e a cui prese parte, fra i consiglieri, l'attuale Presidente della 2ª Sez. Penale *S. Ecc. De Cesare*, concludeva, designando il giudice competente *nel fine che rimanga alla balia del pubblico ministero di promuovere, ove creda, novella azione punitiva contro gli agenti ed impiegati ferroviarî unitamente al legittimo rappresentante della Società quale responsabile civile* » Adunque, se la Società ferroviaria non risponde essa, in linea penale, della contravvenzione pel ritardo dei treni, la multa comminata dall'art. 58 del Regolamento non può riferirsi che a un fatto di responsabilitá civile, almeno limitamente al caso che il ritardo risultante in definitiva sia l'effetto e la somma di tanti parziali ritardi non addebitabili penalmente a niun impiegato ferroviario, per non essersi ecceduti i limiti di tolleranza, rispetto a ciascuno dei parziali ritardi. In tale ipotesi non possono le Società esser chiamate innanzi al giudice penale come civilmente responsabili, perchè, non essendovi l'imputato, cessa di aver vigore la stessa competenza del giudice penale.

Ora, siccome il caso del presente ricorso è ap-

punto questo, appare giusto che la Corte suprema debba cassare senza rinvio la denunziata sentenza.

A questo punto, per completare il nostro concetto, osserviamo ad abbondanza che, se si dovesse ritenere, come fu fatto colla dotta sentenza di questa Corte Suprema più volte lodata, che le Società ferroviarie debbano sempre rispondere delle multe comminate dal regolamento pel ritardo dei treni, gl'inconvenienti sarebbero gravissimi, anche nell'ipotesi che il ritardo si potesse accertare come dovuto ad uno o a due agenti ferroviari, i quali si traducessero in giudizio a rispondere penalmente delle multe anzidette.

Invero, condannati gli agenti ad una multa penale, sarebbe irregolare ed illegittimo condannare inoltre la Società alla stessa multa, ma di carattere civile. Il regolamento ha determinato appunto in una data misura l'importare della multa, la quale una sola volta deve essere applicata alla Società od agli agenti, non già due volte: alla Società ed agli agenti insieme.

Che se la Società volesse condannarsi, invece che alla multa, ai danni. quale civilmente responsabile, anche *qui* si potrebbe vittoriosamente obiettare che, per il ritardo dei treni, danni non sono dovuti, perchè la misura del danno fu anticipatamente dal regolamento calcolata, quando ha commisurato alla misura del ritardo l'importare della multa. Vero è che l'art. 290 della legge sui lavori pubblici 20 Marzo 1865 dispone al 2° capov. che i risarcimenti, ai quali i concessionari saranno tenuti in dipendenza della inesecuzione di alcuna delle condizioni della concessione rispettiva e della inosservanza dei proprî re-

golamenti o statuti, sarà dovuta pel solo fatto della inesecuzione delle condizioni stipulate, eccettuati i casi di forza maggiore legalmente accertati. — Ma questa disposizione si applica solamente allora che la legge non abbia determinato *a priori* l'importare di una multa, nella quale ha tenuto conto approssimativo dell'importare del danno e della gravità della trasgressione. In simili casi, applicare la clausola penale e condannare inoltre la società al risarcimento dei danni significa dar luogo ad un deplorevole *bis in idem*, sotto diversa forma esigendo una doppia riparazione per un fatto solo dannoso. L'art. 1212 del cod. civ. definisce in fatti la clausola penale *come la compensazione dei danni che soffre il creditore per l'inadempimento dell'obbligazione principale.*

Riassumendo, dal sommo principio della personalità della colpa, posto a caposaldo dei suoi perspicui ragionamenti dalla sentenza 9 aprile 1892 di questa Corte di Cassazione, ne deriva come necessaria conseguenza che le multe comminate dall'art. 58 del regolamento sono multe civili e non penali. E poichè da quel principio a questa conseguenza la sullodata sentenza non discese, quindi deriva una certa perplessità e una tal quale contraddizione nella decisione e nei motivi che la sorreggono : perplessità e contraddizione, che noi ora segnaliamo al Supremo Collegio, perchè esso stesso completi con una nuova ricordevole sentenza la sua giurisprudenza, segnando un passo avanti nel progresso della scienza giuridica.

Chiaramente si vede che il concetto della pe-

nalità delle multe in questione è qualcosa di eterogeneo e di intruso, che la logica del diritto tende necessariamente ad eliminare, onde si possa costruire una teoria giuridicamente organica.

Che cosa rappresenta, e in qual modo giuridicamente si spiega, nel caso di ritardo non imputabile ad alcun agente ferroviario, ma dovuto alla somma di tanti parziali ritardi, questa figura della Società ferroviaria responsabile civile, quando manca un responsabile penale?

Si dica piuttosto, che la società ha la responsabilità civile del ritardo, che questa responsabilità civile è determinata *a priori* dal regolamento in una multa che il giudice civile, ove non intervenga fra la Società ed il Governo la compensazione, di cui all'art. 6I del Regolamento 31 ottobro 1873, dovrà applicare, e si saranno così dissipati i dubbii, tolte le contraddizioni, ridato l'impero alla ragione del diritto.

In qual modo e sotto quale pretesto, dopo aver condannati gli agenti, ove si accertino responsabili, alla mulla penale di cui all'art. 58 del regolamento 31 ottobre 1873, si può condannare la Società al pagamento della medesima multa, considerata come multa civile, o, peggio ancora, al risarcimento dei danni sostituito alla multa, che di quel risarcimento è l'aprioristico legale rappresentativo? Si rinunzii piuttosto per un momento alla intrusione di cotesta multa penale che, unita alla civile, verrebbe a raddoppiare la penalità stabilita dal regolamento pei ritardi; ed anche qui le difficoltà spariranno e non rimarrà che l'applicazio-

ne, in linea civile od arbitramentale, della multa comminata dal regolamento alle societá concessionarie.

A risolvere la questione, non sono aperte che due vie, o Eccellenze: o ritornare al concetto medioevale della responsabilità penale collettiva, al concetto del reato, dove dolo non v'è, nè vi è colpa; ovvero trarre dal contrario principio le legittime conseguenze e proclamare la natura interamente civile delle multe comminate alle società pel ritardo dei treni.

A noi parrebbe che la Suprema Corte, per essere perfettamente logica, dovrebbe o sconfessare il principio proclamato nella sentenza del 9 aprile, ovvero dovrebbe coronarlo di quegli indispensabili corollarî, in cui praticamente rivive e si effonde tutta la benefica influenza del principio stesso.

La scelta, o Eccellenze, ne siamo certi, non sarà per Voi dubbia.

MOTIVO 6.°

Nuova Violazione degli art. 42 e 58 del Regolamento 31 Ottobre 1873.

L'art. 58 del regolamento commina, a nostro avviso, una multa di carattere civile, anzichè una multa da carattere penale. Alla dimostrazione di questo assunto abbiamo preferito di pervenire attraverso la dimostrazione delle assurde conseguenze di diritto che deriverebbero, allorchè, ammessa la irresponsabilità penale della società e del Direttore per essa, si volesse pur tuttavia persistere a ritenere come con-

travvenzioni penali i ritardi dei treni e multe penali le penalità comminate del regolamento.

Questa, a noi pare, è la via vera, la via regia, se così è lecito esprimerci, onde acquetare i dubbii della mente in una soddisfacente soluzione. Dappoichè l'esame minuzioso, nella sua lettera e nel suo spirito, del regolamento 31 ottobre 1873 potrebbe bensì farci ingolfare in un laberinto di sottili disquisizioni, ma non ci potrebbe dare quel lume che solo dai principi inconcussi del diritto ci può essere largito. È cosa infatti da tutti riconosciuta e deplorata, come in Italia le leggi speciali si abborracciano senza che alla loro compilazione presieda un retto criterio giuridico, senza nessuna intuizione o previsione delle questioni che nell'applicazione di esse potranno sorgere, senza nessun criterio di coordinamento colle leggi penali in vigore e coi principii cardinali del diritto.

Pur tuttavia dall'esame del regolamento 31 ottobre 1873 e della legge sui lavori pubblici 20 Marzo 1865 si può ricavare tanto che basti ad illuminarci riguardo al carattere civile delle penalità comminate pel ritardo dei treni. Accenneremo di volo a un solo argomento.

Il titolo 1 del regolamento del 1873 si occupa delle penalità, delle multe, per le trasgressioni alle disposizioni in esso contenute.

Orbene: in questo titolo sono comprese non solo le contravvenzioni punite indubbiamente con multe di ordine penale, come sono quelle contemplate negli articoli 64 e 65, ma eziandio le contravvenzioni o tra-

sgressioni di carattere civile, come indubbiamente sono quelle di cui agli art. 59 e 60. (1)

---

(1) Ecco il testo degli articoli anzidetti:

Art. 59. Le infrazioni per parte delle Direzioni sociali agli ordini ufficialmente intimati dal Ministero, ed in suo nome dai Comissarii, per la sorveglianza dell'esercizio, alle Società Ferroviarie, in applicazione delle prescrizioni delle leggi e dei regolamenti riguardanti le ferrovie, non che dei rispettivi atti di concessione, saranno senza pregiudizio delle altre pene comminate delle leggi generali, soggette alle multe seguenti:

1. Per ogni cangiamento parziale o totale di orario nelle corse dei convogli senza la preventiva approvazione del Ministero, L. 200.

2. Per le trasgressioni alle intimazioni degli ordini officialmente comunicati alle società dal Ministero, o dai Commissari o sotto Commissari locali relativamente alla sorveglianza, al movimento ed al traffico:

a) Per la trasgressione di una prima intimazione L. 101
b) Per la trasgressione « 2. « « 300
c) « « 3. » « 1.000

3. Per le trasgressioni agli ordini relativi alla manutenzione del piano stradale, dell'armamento e del materiale fisso di ogni genere:

a) Per la trasgressione di una prima intimazione L. 500
b) « « « 2. « « 1.000

Art. 60. Per le trasgressioni, di cui parla il precedente art., le Società incorreranno nelle multe comminate, tosto che sia trascorso il termine prefisso nell'atto d'intimazione.

Ora da ciò si argomenta che la parola *penalità* non induce necessariamente il concetto di una multa d'ordine penale piuttosto che di ordine civile, ma che invece il suddetto vocabolo si applica e si usa indifferentemente cosí per le multe penali che per le multe civili.

Ci apponevamo quindi al vero, osservando che il criterio dell' interpretazione può meglio ricercarsi ai principii generali di diritto, posto che nel regolamento sulla polizia, regolarità e sicurezza delle strade ferrate si usa indifferentemente nel senso civile e nel penale la parola *penalità*, e sotto uno stesso titolo si comprendono senza alcuna distinzione e le trasgressioni di ordine civile e le trasgressioni di ordine penale.

È difficile invero di interpretare con esattezza quella intenzione che il legislatore, nel momento di compilare il regolamento......... forse non ebbe!

Non si deve dimenticare che il regolamento sulla polizia, sicurezza e regolarità delle strade ferrate e la legge sui lavori pubblici furono fra le leggi affrettatamente compilate in snll'inizio del novello regno d'Italia; e che in ogni caso la legge sarda e la francese, su cui le leggi italiane furono calcate, non comminavano penalità alcuna pei ritardi ferroviarî.

Ciò dicendo, noi non vogliamo togliere in parte

Per accertare le trasgressioni medesime basterà il verbale redatto dagli impiegati del Commissariato incaricati dell' eseguimento. »

alcuna il pregio all'industrioso lavoro di quegli interpreti, i quali, avendo scrupolosamente approfondito il regolamento del 1873 e la legge sui lavori pubblici del 1865, dimostrarono a chiare note la natura civile delle multe dovute dalle società pel ritardo dei treni.

Primo fra essi merita lode l'Avv. Antonio Galateo, il quale, nella elatoratissima memoria presentata a questa Eccma Corte di Cassazione a sostegno del ricorso del Com. Mattia Massa, esaurì il tema, per modo da torre altrui la possibilità di ritrovare novelli argomenti, e da rendere indispensabile, a chiunque voglia erudirsi interamente sull'argomento, la lettura della sua memoria pubbblicata in volume sotto il titolo « Del carattere giuridico delle penalità per ritardi dei convogli ferroviarii », Napoli, stabilimento Civelli 1892 (vol. di pag. 269).

Da questa memoria appunto togliamo un brano che riassume alcuni dei concetti in essa largamente trattati, riproducendo, a maggior chiarezza, a piè di pagina l' articolo del regolamento ferroviario e della legge sui lavori publici, cui il testo si riferisce.

« Anzi tutto, scrive l'Avv. Galateo (pag. 99) le multe per ritardi treni sono civili, in quanto esse sono comminate contro Società e non contro individui.

« In secondo luogo, alla massima, per cui non possono farsi process' penali altro che contro individui, non solo le leggi speciali, di cui ci occupammo, non derogarono; ma per contro appare dal Regolamento

del 1873, che, mentre per i contravventori estranei alle ferrovie si fa riserva di applicare « quelle azioni e pene maggiori stabilite dalle leggi generali » (art. 64) e mentre per gli stessi agenti ferroviari, individui suscettibili di responsabilità penale, si parla di punire le trasgressioni, *anche* « a termini delle leggi penali vigenti » e mentre infine il Regolamento del 1862, perfino nella parte disciplinare, come vedemmo, risguardante gli agenti colpevoli, spiegava una serie correttisssima di criterii penali, nessun criterio penale invece, nessun accenno a leggi penali o generali fu fatto negli articoli 42, 45, 58, 61 che riguardano la Società.

« Di più, da tassativo disposto dell'art. 317 (1) della

(1) art. 317 – Un regolamento approvato con Reale Decreto, previo parere del Consiglio di Stato, stabilirà per tutto quanto concerne la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle ferrovie pubbliche, le norme speciali da osservarsi, per la esecuzione della presente Legge nello stabilimento e conservazione del corpo di dette ferrovie e loro dipendenze, nell'accettazione, impiego e conservazione del materiale mobile; nella composizione dei convogli, nella partenza, nella corsa e negli arrivi dei medesimi; nella riscossione delle tasse accessorie, nella sorveglianza sull'esercizio e nella manutenzione; e nelle misure d'ordine concernenti così i viaggiatori, come le persone estranee alle ferrovie.

Il detto regolamento potrà comminare pene di polizia e

Legge cui attinge forza il regolamento, appare che « *le misure d'ordine* », cioè penali, sono quelle solo che colpiscono « *estranei* » alle ferrovie.

Inoltre l'art. 290 (1) della stessa legge in genere, l'art. 255 (2) in ispecie, per tutte le irregolarità con-

---

multe fino alla somma di lire 1000; e le contravenzioni al medesimo saranno accertate nelle forme prescritte agli articoli precedenti ».

(1) art. 290 « I concessionari dell'esercizio delle ferrovie pubbliche, siano essi semplici individui o Società riconosciute dalle leggi, sono civilmente responsabili tanto verso lo Stato quanto verso i corpi morali ed i privati dei danni, che i loro amministratori, preposti, impiegati ed agenti qualunque applicati al servizio delle linee concesse, cagionassero nell' esercizio delle proprie funzioni. Pari responsabilità verso lo Stato pesa sugli anzidetti concessionarii per ogni danno procedente dalla inesecuzione di alcuna delle condizioni della concessione rispettiva, e dalla inosservanza dei proprii Regolamenti e Statuti. I risarcimenti, ai quali i concessionarii saranno tenuti in dipendenza di queste disposizioni, saranno dovuti pel fatto solo della inesecuzione delle condizioni stipulate, eccettuati i casi di forza maggiore legalmente accertati ».

(2) Art. 255. « Se compiuta ed aperta al pubblico una strada ferrata concessa all' industria privata, l' esercizio di essa venga ad interrompersi su tutta o su una parte della linea, senza che il concessionario vi provveda immediatamente, e se

cernenti l'esercizio, stabilisce contro i concessionarii responsabilità e penalità esclusivamente civili.

« In terzo luogo la sola eccezione alla applicabilità delle multe, consacrata al caso di forza maggiore (art. 42 del Regol.) analoga a quella, per la responsabilità civile, sancita nell' art. 290 della legge sui Lavori Pubblici - i materiali estremi da accertarsi nel ritardo, senza tener conto veruno dei fattori specifici di esso - l'ammontare stesso, se penale, ingente, sproporzionato al caso, sproporzionatissimo con le pene stabilite per casi senza paragone più gravi nell'art.

---

l' esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'Amministra.ione superiore prenderà, a spese e rischio di esso concessionario, le misure necessarie per assicurare provvisoriamente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza del servizio pubblico, e prefiggerà un termine perentorio, dentro il quale debba il detto concessionario eseguire tutto il necessario pel ristabilimento del servizio definitivo. Scaduto questo termine, il concessionario, che non abbia soddisfatto alle intimategli ingiunzioni, senza che possa far constare d' impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio, decadrà dalle concessioni e sarà provveduto nel modo prescritto dai quattro art. precedenti.

Il rimborso delle spese che il Governo, avrà anticipate per effetto del presente art. sarà riscosso colle forme e col privilegi delle imposte prediali. »

483 del nuovo Cod, Pen, e non sottoposto ad aluna regola di aumento o di diminuzione secondo le norme del Cod. Pen, ma invece e solamente a circostanze obbiettive, come la lunghezza della linea (art. 58 n. 4) implicano, non trattarsi di multe penali, a meno di una deroga enorme, che non sarebbe in ogni caso espressa, alla legislazione penale - ma bensì di multe contrattuali e civili, nello stabilire le quali la legge si rende complemento dei contratti fra Governo e Società per l'esercizio delle ferrovie.

« In 4°. luogo, il carattere civile delle multe per ritardi di treni è dimostrato dalla loro esplicita sottrazione alla ingerenza della polizia giudiziaria (Reg. art. 45) (3), sottrazione estesa dalla Legge sui Lavori Pubblici a tutte le multe comminate alla Società, o meglio ai Concessonarî in genere (articolo 314. 291. 250. 256.) (4).

---

(3) Reg. art. 45. — « Le contravvenzioni per ritardato arrivo dei convogli saranno accertate dai Sotto-Commissarii, dai Delegati alle stazioni e dagli Ingegneri addetti ai Commissariati, mediante apposito verbale, che sarà sottoscritto dall' Ufficiale che lo avrà disteso e dalle persone intervenute nell'atto. »

(4) Art. 314. « I verbali di accertamento delle contravvenzioni, contemplati nell'art. 211, dovranno essere estesi dai Commissarii tecnici od amministrativi del Governo o dagli ufficiali da esso dipendenti, sia dagli Ingegneri capi od altri ufficiali del Genio Civile nelle rispettive provincie. Alla os-

« In quinto luogo l'art. 61 del Regolamento, che chiarimmo applicabile alle multe per ritardi di treni, evidentemente sottopose tali multe al criterio civile della compensazione.

---

servanza di tutte le altre disposi.ioni del presente capo sono in obbligo di sorvegliare gli agenti di Polizia Giudiziaria, i Commissarii, gli Ingegneri e tutti gli Agenti applicati all'esercizio, alla custodia, ed alla manutenzione delle ferrovie. Le infrazioni delle suddette disposizioni, costituiscano esse crimini o delitti, o semplici contravvenzioni, potranno essere acaccertate col mezzo di verbali stesi dai suddetti funzionari impiegati ed agenti. Per la legalità dei detti verbali, impiegati ed agenti di ogni grado applicati alle ferrovie concesse all'industria privata, dovranno essere giurati nelle forme volute dalla legge. Tale obbligo si estende ai cantonieri, guardiani ed altri agenti subalterni applicati alle ferrovie esercitate dal Governo. »

Art. 291. « Allorchè i concessionarii della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata pnbblica contravverranno alle condizioni degli atti di concessione, oppure alle decisioni del Ministero dei Lavori Pubblici pronunziate in eseguimento dalle dette condizioni per tutto ciò che riguarda al servizio della navigazione e delle fluitazioni, al buon regime ed al libero deflusso delle acque pubbliche e private, alla buona conservazione ed alla facile praticabilità delle strade pubbliche, ne verrà steso verbale per l'ulteriore corso giuridico presso i Tribunali ordinari. »

« E che questo sia un criterio prettamente civile, applicabile ai soli crediti e debiti civili, lo dimostra il Capo 4° (Sez. 4ª) del Titolo 4° L. III, del Codice Civile.

Tali contravvenzioni saranno punite con multe da L. 300 a 3000. L'amministrazione pubblica potrà inoltre prendere immediatamente tutte la misure provvisionali necessarie per far cessare il danno e la contravvenzione; e le spese che saranno cagionate dalla esecuzione di queste misure verranno riscosse a carico dei concessionarii come materia di contribuzioni pubbliche. »

Art. 250. « Se alla scadenza del termine accordato dagli atti di concessione per l'incominciamento dei lavori dl costruzione delle ferrovie pubbliche, e dopo una formale ingiunzione fatta intimare dal Ministero dei Lavori Pubblici almeno un mese prima ai concessionarii, questi non si fossero messi in grado di cominciare e continuare i detti lavori, perderanno la metà della somma di cui avessero fatto materiale deposito o per cui avessero prestato cauzione a termini dell'art. 247, la quale metà sarà devoluta al Governo, a meno che non facessero legalmente constare d' impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio. »

Art. 256. « Le proroghe all'incominciamento dei lavori di costruzione delle ferrovie, alla loro ultimazione ed al ristabilimento dell'interrotto esercizio, a cui potranno avere diritto, i concessionarii nei casi legalmente accertati di forza maggiore e dal fatto loro indipendenti, saranno determinate dal Ministero dei

« In 6° luogo, risulta dall'art. 313 (1) della Legge sui Lavori Pubblici, che la sola responsabilità verso i privati stabilita dall'art. 290 della stessa legge, è estesa al Governo esercente ferrovie, non quindi quella prr ritardi di treni, o altre, che. appunto perchè dichiarate *verso il Governo,* furono ritenute evidentemente inapplicabili al Governo. E' segno dunque che non trattasi di responsabilità di ordine pubblico, a cui non vedrebbesi perchè non dovrebbe andar soggetto anche

---

Lavori Pubblici con prefiggimento di termini, l' osservanza dei quali sarà per i concessionarii obbligatoria come di quelli prefissi dagli atti di concessione.

In ogni circostanza in cui fossero per invocare il caso di forza maggiore onde evitare le comminate penalità, saranno i concessionarii in obbligo di notificare al Ministero dei Lavori Pnbblici gli avvenimenti e le cause qualunque che avessero impedito l'adempimento delle stipulate condizioni, e ciò dentro il termine più breve possibile, e tale da permettere quelle verificazioni che possono venire giudicate necessarie per provarne la realtà e valutare la portata delle loro conseguenze. In difetto i concessionarii saranno considerati come decaduti di pien diritto da ogni azione per siffatto riguardo. »

(1) 313. « Se una ferrovia è esercitata a spese e per conto dello Stato, questo incombe verso i privati nella stessa responsabilità dichiarata dall'art. 290 a carico dei concessionarii delle ferrovie concesse all'industria privata.

chi rappresentasse il Governo, e in ispecie l'Agente governativo direttamente colpevole, ma bensì di responsabilitè civile da *contraente* a *stipulante*, che, per essersi *confuse* le due parti in una stessa persona, vanno soggette alla regola della *confusione*, stabilita per le sole obbligazioni civili dall'art. 1296 Codice Civile.

« In 7° luogo l'art. 93 del Capitolato fra il R. Governo e Società del Mediterraneo che richiama in vigore ed applica alla Società del Mediterraneo « *le pene pecuniarie* per ritardi di treni — sebbene quelle prescrizioni e pene siano stabilite riguardo a ferrovie ovvero a *concessioni* diverse, dimostra non solo che il legislatore non intese mai attribuire a tali multe un carattere di ordine pubblico, che è ovvio, renderebbe inutile la loro inserzione in qualunque contratto, ma espressamente invece attribuì ad esse il carattere di obbligazioni civili, sottoponendole al criterio della *novazione*, contemplata appunto per le sole obbligazioni civili dall'art. 1267 del cod. civ., e sottopose di conseguenza pur esse, col conseguente art. 106, includente tutti gli obblighi compresi nel Capitolato, al procedimento esclusivamente civile dell'arbitrato.

« In 8° luogo, la parola « *contravvenzione* » dal Regolamento usata relativamente ai ritardi di treni punibili con « *multe* « non può avere che un significato civile, perocchè in linguaggio penale si sarebbe dovuto dire « *delitto* « (Vedi art. 2 Cod. sardo e art. 11 Cod. pen. 1890)

« In 9° luogo, la legge sui lavori pubblici esplicitamente all'art. 255, e il Regolamento implicitamente all'art. 61, (1) avendo dato diritto a riscuotere le penalità ai concessionarî inflitte come pubbliche contribuzioni o imposte prediali, e quindi come crediti civili, sebbene privilegiati, dello stato, riaffermarono il carattere civile di tali penalità.

« In 10° luogo infine, se penali dovessero ritenersi tali multe, mancherebbe una disposizione di legge per potere concretare e tradurre in giudizio penale, per condannare in modo efficace e legittimo le Società contravvenute, perocchè nè la rappresentanza in faccia al Governo e al Pubblico conferita alle *Direzioni* dell'articolo 4 (2) del Regolamento può, sia per la materia-

---

(1) art. 61 del Reg. « L'ammontare delle multe legalmente accertate ed al cui pagamento sono obbligate le Società. potrà ritenersi dal Governo sulle sovvenzioni o sulle differenze per guarantigie di prodotto accordate alle medesime sopra tutte e sopra una qualsiasi linea compresa nella rete alle Società stesse appartenente. La somma ritenuta per multa sarà annualmente versata come prodotto eventuale nelle casse dello Stato. Quando il Governo non debba pagare differenze alle Società, il provento delle multe sarà esatto nelle forme e nei modi stabiliti dalle leggi. »

(2) art. 4 Reg. « I Concessionarii o le Società debitamente autorizzate all'esercizio delle ferrovie, devono avere un'apposita Direzione che li rappresenti presso il Governo ed

lità delle parole, sia per il senso scaturiente dalla preesistenza di tale disposizione alle multe per ritardi di treni, significare rappresentaza penale, nè poi l'indispensabile traduzione della persona morale in persona fisica potrebbe letteralmente da tale articolo indursi, parlando esso non di *Direttore*, ma di *Direzioni*, cioè di una nuova persona morale, nemmeno essa quindi procedibile penalmente. »

Da questi concetti furono anche guidate parecchie sentenze delle Autorità giudiziarie del Regno, fra le quali ci piace accennare a quella della Corte d'Appello di Napoli, 11 luglio 1887, appellante Luigi Kossuth, direttore del 2° Compartimento delle Ferrovie Mediterranee, alla quale sentenza presero parte i consiglieri Niutta Comm. Ilario e Motta Comm. Francesco, che oggi sono lustro e decoro di questa Corte Suprema Penale. Ci limitiamo a riportare il brano conclusivo dell'accennata sentenza della Corte d'Appello Napolitana:

« Che risultano dalle cose fin qui discorse, che non vi sia giurisprudenza penale pei ritardi dei convogli ferroviarii imputabili alle Società concessionarie; — perchè non sia possibile l'imputabilità penale di Enti collettivi; — perchè manchi la persona contro

---

il pubblico. Le Direzioni sociali delle ferrovie osserveranno le disposizioni date dal ministero dei L. P. per la regolarità e la sicurezza dell'esercizio. »

chi possa sperimentarsi l'aziono penale; perchè la parola della legge non dichiari reato il ritardo di un convoglio ferroviario, ma invece lo dichiari inadempimento di contratto; — perchè, pur non trattandosi di reato, manchi una disposizione che dica il fatto accertabile colle forme di rito penale, — perchè finalmente esso è accertabile e discutibile in modo specialmente determinato dai contratti di concessione; ne segue che sia inoppugnabile l'incompetenza dei tribunali ordinarî. »

Ma non solo dal punto di vista del diritto razionale, e della legge scritta, ma anche dal lato della opportunità, della equità, della convenienza, l'applicazione in linea penale delle multe per ritardi di convogli non può essere approvata.

« A che cosa essa ha approdato? si domanda l'avv. Galateo, le cui parole, a mo' di conclusione della nostra breve memoria, ci piace di riportare: —

« A un quarto di secolo di giurisprudenza incerta, oscillante dai modesti fino ai più alti gradi di giurisdizione — fra il dover condannare le Società, oppure gli agenti ferroviari.

« A confessare la inapplicabilità assoluta di una legge, che si pretende d'ordine pubblico, durante l'esercizio ferroviario governativo.

« A vedere inerte l'azione della legge, sempre che vi ebbe un direttore di Strade Ferrate Deputato al Parlamento.

« A vedere cessata l'eseguibilità delle sentenze constatanti contravvenzioni e infliggenti multe, ad ogni

proclamazione di indulto o di amnistia, il cui oggetto, altro non poteva essere che un beneficio personale a cittadini, non a Società Ferroviarie.

« E nel caso in cui si credette colpire gli agenti, assolto un agente colpevole, poniamo, di un' ora di ritardo, perchè altro agente ne ricuperò quaranta minuti; condannato un'altro agente, perchè con un sol minuto di ritardo a lui imputabile, aumentando il ritardo prodotto da altri, fece sorpassare il limite di tolleranza.

« Pagate dalle Società le multe cui vennero condannati gli agenti, tanto evidente dimostrossi la sproporzione delle multe al fatto di detti agenti, in confronto alle altre sanzioni disciplinari, che li colpiscono, auspice il R. Regolamento del 1862.

« Applicata o no, una pretesa azione penale, secondo il capriccio degli ispettori regi o meglio secondo gli ordini dei vacillanti o dei nuovi ministeri, sotto l'impulso o le minaccie dei movimenti parlamentari, eco spesso di interressate agitazioni elettorali.

« Ludibrio di un pubblico da spettacolo penale, o come ben dicevasi una volta, correzionale, i direttori delle strade ferrate, o sia pure, agenti, ai quali eziandio è affidato un largo esercizio di polizia giudiziaria.

« Può chiamarsi facilmente eseguibile in pratica una legge a tali condizioni e con tali conseguenze ?

« E non notammo che una piccola parte degli assurdi pratici, cui va incontro la interpretazione che noi combattiamo.

« Perocchè non si è presentato, ma potrebbe presentarsi a risolvere, il caso, che il Direttore, il quale, al momento del giudizio, *rappresenta* la Società non sia più nemmeno quello sotto la cui dirigenza avvenne la pretesa contravvenzione.

« Non si è presentato, ma potrebbe presentarsi, il caso di un Direttore che, cadendo come cittadino in recidiva per uno di quei reati a qualunque gentiluomo possibili, come quello di duello, dovesse risentire il peso di una recidiva per la condanna subita in rappresentanza di una Societá ferroviaria per il ritardo di un convoglio !

« Certo potrebbe quando che sia presentarsi il caso in cui, imputata una Società di più contravvenzioni o delitti che siano, per ritardi di treni, in un solo giudizio penale dovesse il giudice trovarsi inesorabilmente di fronte non a un diritto di limitazione, come quello che credè sfuggire la sentenza denunciata, del giudice civile, ma il dovere di limitazione imposto nel caso di concorso di pene pecuniarie dall'art. 75 del C. P. al maximum cioè di L. 15.000, se il preteso reato è considerato *delitto*, di sole 3000 se *contravenzione*.

« Infine - ciò che certamente si è realizzato ad ogni processo penale per ritardi di convogli, - da una parte un disordine nello esercizio ferroviario per la distrazione cagionata al Direttore di essa ed agli agenti -- dall'altra il perditempo e l'imbarazzo dei Tribunali penali costretti spesso a confessare la incompetenza sulle eccezioni opposte dalle Società ferroviarie, di comporto,

di presentazione, di cedola oraria, d'incrocî, di impressione, di meccanismo, di stato stradale, di pendenze, di frenature ed altre infinite d'ordine tecnico ostiche naturalmente a chi non abbia respirato, per buona parte della sua vita intellettuale, l'atmosfera ferroviaria. »

Fin qui il Galateo. In quanto a noi, poniamo ormai termine alla presente memoria, chiedendo alla sapienza della Corte Eccma di Cassazione che voglia *cassare senza rinvio* la denunciata sentenza del Tribunale di Caltanisetta, sia per la inesistenza giuridica dallacontravenzione, per cui fu condannata la Società delle ferrovie Sicule, non dovendosi, a norma dell'articolo 44 del Regolamento 31 Ottobre 1873, tener conto, nello stabilire la misura del ritardo, del tempo perduto per aspettare l'arrivo dei convogli, coi quali devono aver luogo coincidenze; sia per la irresponsabilità penale della Società ferroviaria e per la impossibilità di ritenerla responsabile civile, ai sensi del Codice di procedura penale (art. 549 e seg.) mancando l'imputato, cioè l'agente o gli agenti ferroviarî autori materiali del ritardo, il quale, nella fattispecie, risulta di tanti parziali ritardi, nessuno dei quali imputabile ad uno speciale agente.

Roma 18 Gennaio 1895

Avv. Comm. ENRICO SCIALOIA
Avv. GENNARO ESCOBEDO, Estensore.

Tip. Erede Battisti.